

# **COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES**

Bruxelles, le 16 mai 1995

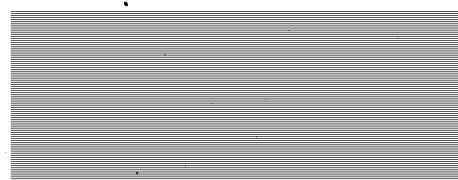
C(95) 787 FINAL



## **DECISION DE LA COMMISSION**

**du 16 mai 1995**

**relative à une procédure d'application de l'article 86 du  
traité CE  
IV/35.388 - Irish Continental Group contre CCI Morlaix -  
Mesures provisoires**



DECISION DE LA COMMISSION

du 16 mai 1995

relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité CE

IV/35.388 - Irish Continental Group contre CCI Morlaix - Mesures provisoires

**LA COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,**

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n°17 du Conseil, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité<sup>(1)</sup>, modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, et notamment ses articles 3 et 16,

vu la plainte de Irish Continental Group du 8 février 1995, faisant état d'une infraction à l'article 86 du traité commise par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix et demandant à la Commission d'adopter des mesures provisoires,

vu la décision de la Commission, du 23 février 1995, d'engager une procédure dans cette affaire,

après avoir donné aux représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix la possibilité de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission, conformément à l'article 19 paragraphe 1 du règlement n°17 ainsi qu'au règlement n°99/63/CEE de la Commission, du 25 juillet 1963, relatif aux auditions prévues à l'article 19 paragraphes 1 et 2 du règlement n°17 du Conseil<sup>(2)</sup>,

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

**I. LES FAITS**

**A. La nature de la présente décision**

1. La présente décision a pour objet l'adoption de mesures provisoires en attendant une décision finale au sujet de la plainte déposée en vertu de l'article 3 du règlement n°17

---

<sup>(1)</sup> JO n° 13 du 21.2.1962, p. 204/62

<sup>(2)</sup> JO n°127 du 20.8.1963, p.2268/63

par Irish Continental Group (ICG) contre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix (CCI Morlaix), dans laquelle il est fait état d'une infraction à l'article 86 du traité.

**B. Les entreprises**

2. ICG est une entreprise constituée en société avec siège social à 2-4 Merrion Row, Dublin 2, Ireland. ICG exerce ses activités dans le secteur des services de transport par transbordeur à l'enseigne Irish Ferries, le siège principal de l'activité d'Irish Ferries est situé à P.O. Box N° 19, Ferryport, Alexandra Road, Dublin 1, Ireland. L'activité d'ICG recouvre essentiellement l'opération de services de transbordeurs entre l'Irlande et la France ainsi qu'entre l'Irlande et le Royaume-Uni.
3. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix (CCI Morlaix) a son siège situé à Aéroport, B.P. 6, 29201 Morlaix Cedex, France. La CCI Morlaix est un Etablissement Public Administratif français bénéficiant d'une convention de l'Etat pour la gestion du Port de Roscoff (Port de Bloscon), conformément à un cahier des charges défini par arrêté. En conséquence, la CCI Morlaix exerce la direction du port de Roscoff, le siège de cette activité se trouvant à la Chambre de Commerce, Port de Bloscon, 29680 Roscoff. La CCI Morlaix est ainsi engagée dans certaines activités industrielles et commerciales relatives à l'opération du port de Roscoff (autorité portuaire, fixation et prélèvement des charges pour les services portuaires). Par ailleurs, la CCI Morlaix est actionnaire (à hauteur de 5% environ) de la compagnie BAI, Bretagne-Angleterre-Irlande. Un représentant de la CCI Morlaix siège au conseil d'administration de la société BAI qui est aussi le principal utilisateur du port de Roscoff. BAI opère des services de transbordeur, sous l'enseigne Brittany Ferries, entre les ports de Roscoff et Saint-Malo d'une part et le port irlandais de Cork d'autre part, ainsi qu'entre la Bretagne et certains ports britanniques ou espagnols. CCI Morlaix et Brittany Ferries sont liées par une convention de droit privé accordant certaines garanties aux parties eu égard aux investissements réalisés par CCI-Morlaix pour développer les infrastructures portuaires à Roscoff.

**C. La Plainte**

4. Le 7 février 1995, la Commission fut saisie d'une plainte déposée par ICG contre CCI Morlaix en application de l'article 3 du règlement n° 17/62 et des dispositions prévues par le règlement n° 4056/86. La plainte fut déposée au motif que CCI Morlaix, en violation des dispositions de l'article 86 du Traité, a abusé de sa position dominante en tant qu'opérateur du port de Roscoff en refusant l'accès d'ICG aux installations du port.
5. Le 8 février 1995, ICG demandait à la Commission de prendre d'urgence des mesures provisoires visant notamment à :
  - a) empêcher l'utilisation par d'autres opérateurs des créneaux horaires accordés à ICG par la CCI de Morlaix par sa lettre du 16 décembre 1994;
  - b) conduire CCI Morlaix à la conclusion avec ICG d'un accord non-discriminatoire qui permettrait à celle-ci d'exploiter un service de transbordeurs entre Roscoff et certains ports d'Irlande à partir du mois de mai 1995 et pendant la saison été 1995.

#### D. Le Marché

6. Cette affaire concerne la fourniture d'installations portuaires pour les opérateurs de services de transport maritime de passagers et de véhicules par transbordeurs, désirant offrir des services entre la Bretagne et l'Irlande. Il est possible de distinguer le marché de la fourniture de services portuaires en Bretagne des autres marchés de services portuaires, notamment des ports de Normandie, car il existe une demande spécifique des opérateurs de services de transbordeurs pour des installations portuaires en Bretagne afin de satisfaire la demande des consommateurs pour des services maritimes reliant l'Irlande et la Bretagne.
7. Pour commencer, il convient, en effet, de relever que la Bretagne se situe parmi les destinations préférées des touristes irlandais :
  - d'après les réponses données par les opérateurs lors de l'audition du 14 mars 1995, il peut être estimé qu'un nombre non négligeable de touristes irlandais passe leurs vacances estivales en Bretagne, leur nombre se situant très approximativement entre 25000 et 60000 au cours d'une saison. Dans sa réponse à la Communication des Griefs, CCI Morlaix produit une étude concluant qu'environ [30% confidentiel] des voyageurs passant à Roscoff ont pour destination la Bretagne contre seulement [20% confidentiel] des voyageurs arrivant à Saint-Malo. Cette étude est cohérente avec l'estimation d'un marché potentiel des voyageurs irlandais décidant de passer leurs vacances en Bretagne, pendant l'été, de l'ordre de 30 000 voyageurs;
  - selon les études de marché transmises par ICG, environ 25% des voyageurs irlandais potentiels désirant passer leurs vacances en France envisagent de rester plusieurs jours en Bretagne qui, dans cette étude, apparaît également comme la destination la plus populaire. Actuellement, chaque année, environ 400 000 touristes irlandais voyagent vers la France et l'on peut déduire de l'étude qu'au total, environ 100 000 de ces voyageurs séjournent en Bretagne, quelque soit leur destination finale.
8. Eu égard aux populations importantes résidant en Irlande et en Bretagne, il est donc possible de considérer, en première analyse, qu'il existe une demande spécifique pour les services de transbordeurs entre la Bretagne et l'Irlande.
9. Il convient d'ajouter à cette demande spécifique les voyageurs qui préfèrent la traversée maritime la plus courte : actuellement, la durée de la traversée par transbordeur depuis Cork ou Rosslare vers Roscoff est plus courte que toutes les autres traversées possibles depuis les ports irlandais vers les ports français.
10. Les ports français situés en dehors de la Bretagne ne sont pas substituables aux ports bretons pour les opérateurs de transbordeurs voulant satisfaire la demande particulière pour les services de transports entre la Bretagne et l'Irlande pour les raisons exposées ci-dessous.
11. Les temps de traversée par transbordeurs à la vitesse de 18 noeuds environ entre, d'une part, les ports bretons et normands et d'autre part les ports irlandais, pour les services actuellement disponibles pendant l'été sont les suivants :

opérateur actuel

- Cork-Le Havre

21 h 50

ICG

- Rosslare-Le Havre	21 h	ICG
- Cork-Cherbourg	17 h 50	ICG
- Cork-Saint Malo	17 h 42	BAI
- Rosslare-Cherbourg	17 h 20	ICG
- Cork-Roscoff	14 h 45	BAI

12. En conséquence, si les voyageurs partant de Cork ou de Rosslare pour la Bretagne passent par l'un des ports de Cherbourg ou Le Havre, les conséquences sur la durée de leur voyage sont importantes : le temps de la traversée maritime est plus long et la durée du voyage sur le sol français est allongée de plusieurs heures en raison du détour par un port situé en Normandie. Les temps de traversée vers Saint-Malo et Cherbourg ne sont pas essentiellement différents, mais pour les voyageurs au départ et à destination de la Bretagne, le trajet terrestre est considérablement plus long en passant par Cherbourg.
13. L'accroissement du nombre de services de transbordeurs proposés par Brittany Ferries au départ de Roscoff (augmentation de la taille de l'un des deux navires en opération sur la route Roscoff-Cork en 1992, puis accroissement de la fréquence de service) et Saint-Malo (opération d'une fréquence hebdomadaire depuis 1993) répond ainsi à une demande croissante des voyageurs pour une traversée maritime courte passant par la Bretagne qui est mise en évidence par l'augmentation du trafic passant par Roscoff et Saint-Malo et à la baisse du trafic passant par les ports Normands. Les services saisonniers de transbordeurs au départ de Roscoff et Saint-Malo, à destination de l'Irlande ont transporté respectivement 93 060 passagers et 26 551 passagers en 1994.

#### **La fourniture de services portuaires en Bretagne**

14. Brest et Lorient n'ont pas à l'heure actuelle les infrastructures adéquates pour accueillir des services de transbordeurs puisque Brest ne dispose pas de passerelle indispensable pour l'embarquement et le débarquement des passagers et de leurs véhicules et Lorient ne dispose pas des installations nécessaires pour l'accueil des passagers.
15. Saint-Malo n'offre pas les mêmes facilités d'exploitation que le port de Roscoff (en particulier du fait des conditions de marée difficiles, des dimensions du chenal d'accès au port et de la longueur de la passerelle ro/ro) et ne permet pas l'exploitation de transbordeurs de longueur supérieure à 155 mètres. On peut aussi relever que le temps de trajet depuis l'Irlande vers Saint-Malo est plus long que celui vers Roscoff, même si cela ne suffit pas à distinguer les deux ports.
16. Le port de Roscoff est le port français disposant de l'infrastructure adéquate le plus proche des ports de Cork et Rosslare situés au sud de l'Irlande : à la vitesse de 18 noeuds environ, la traversée vers Roscoff dure entre 14 et 15 heures alors que les traversées vers les autres ports durent entre 17 et 21 heures.
17. A titre de comparaison, au cours de la saison 1994, environ 100 000 passagers ont voyagé sur la route Roscoff-Cork en empruntant les services proposés par Brittany Ferries et seulement 26 000 passagers ont emprunté les services Saint Malo-Cork.

#### **Conclusion**

18. Pour les raisons exposées ci-dessus, en ce qui concerne la fourniture d'installations portuaires en Bretagne aux opérateurs de services de transport maritime de passagers et

de véhicules par transbordeurs, désirant offrir des services entre la Bretagne et l'Irlande, le port de Roscoff dispose à l'heure actuelle des installations indispensables alors que les ports les plus proches n'apparaissent pas simplement substituables en première analyse.

#### E. Le contexte du litige

19. ICG fait valoir que sa demande d'accès au port de Roscoff fut précédée par le projet d'opérer des services depuis le port de Brest. Ce premier projet imposait la réalisation d'infrastructures particulières par le port de Brest, réalisation qui n'a pas obtenu l'accord des autorités françaises. La Commission instruit actuellement la plainte déposée par ICG à l'encontre du refus que les autorités françaises ont opposé au développement de l'infrastructure du port de Brest.
20. ICG s'est alors tourné vers le port de Roscoff qui est le seul port français correctement situé et disposant actuellement des infrastructures nécessaires pour l'opération de ses services de transbordeurs visant le marché des passagers entre l'Irlande et la Bretagne. En raison du refus opposé par les autorités françaises concernant le port de Brest, les négociations entre ICG et CCI Morlaix ont débuté tardivement eu égard au souhait d'ICG d'opérer de nouveaux services entre la Bretagne et l'Irlande à partir de mai 1995.

#### F. Le litige

21. Par une lettre datée du 25 novembre 1994, ICG a formellement demandé à CCI Morlaix l'accès au port de Roscoff en lui demandant certains créneaux horaires pour l'opération de transbordeurs.
22. Par un courrier du 29 novembre 1994, ICG demandait à CCI Morlaix de répondre en urgence, si possible avant le 2 décembre 1994, à sa demande de créneaux en raison de la nécessité de compléter le programme de ses opérations pour 1995.
23. Le 2 décembre 1994, CCI Morlaix a demandé à ICG certaines caractéristiques techniques de ses navires et lui a soumis une offre de créneaux horaires pour l'accès au port de Roscoff.
24. Le 8 décembre 1994, les responsables d'ICG ont rencontré les responsables de CCI Morlaix à Roscoff afin de discuter des modalités d'accès au port de Roscoff. Au cours de cette réunion, les responsables de CCI Morlaix ont proposé une offre révisée de créneaux horaires susceptibles d'accueillir ICG. Les notes de la réunion transmises par ICG mentionnent qu'il fut fait état de l'arrivée tardive d'ICG qui ne pourrait pas demander des créneaux gênant les opérations de Brittany Ferries. Il fut aussi fait état des relations étroites entre CCI Morlaix et Brittany Ferries concernant les récents développements des infrastructures du port (passerelle et accueil des passagers). D'après ces notes, CCI Morlaix a ajouté qu'elle était prête à discuter de créneaux plus favorables pour 1996 si ICG décidait d'opérer depuis Roscoff en 1995.
25. En vertu d'un contrat liant CCI Morlaix à Brittany Ferries (voir ci-dessous), le 9 décembre 1994, CCI Morlaix a informé Brittany Ferries de la demande de slots déposée par ICG et conseillait une réunion tripartite entre la CCI, Brittany Ferries et ICG. Le 14 décembre 1994, Brittany Ferries répondit par un courrier dans lequel elle demandait à CCI Morlaix de s'assurer qu'aucune gêne matérielle ne viendrait perturber ses opérations

dans le port de Roscoff et précisait que l'allocation des créneaux étant de la responsabilité exclusive de CCI Morlaix, Brittany Ferries ne voyait pas l'utilité d'une réunion tripartite.

26. Par un courrier télécopié du 14 décembre, ICG accusait réception de la dernière offre de créneaux horaires et confirmait son souhait de programmer des services pour la saison été 1995 à partir du port de Roscoff, sous réserve d'un accord sur les charges relatives aux services portuaires.
27. Par un courrier télécopié le 16 décembre 1994, CCI Morlaix confirmait à ICG l'accord intervenu sur les créneaux horaires quotidiens utilisables par ICG pour ses opérations dans le port de Roscoff du 27 mai au 17 septembre 1995, selon les termes suivants : "Après examen des différentes conditions d'exploitation portuaires et en raison de la présence à quai d'autres navires, nous vous donnons notre accord pour la mise en place de vos trafics sur Roscoff sur les bases suivantes : ...". Une liste de créneaux disponibles figurait dans la lettre.

CCI Morlaix ajoutait :

- "lors de notre prochaine rencontre, il sera important que nous fassions le tour avec vous de tous les besoins matériels que nous aurons à organiser pour vous permettre une bonne exploitation sur le port de Roscoff.

A ce sujet, je vous précise que les locaux que nous pourrons mettre à votre disposition se feront aux conditions suivantes:

Comptoirs et bureaux 120.00 F.F. Hors taxes /m<sup>2</sup>/ trimestre

Par ailleurs, je vous rappelle que nous attendons les documents et renseignements suivants:

- plans et caractéristiques techniques des navires
- précisions sur vos besoins en eau
- photos des containers de récupération des déchets des navires"

Dans cette lettre ne figurait aucune précision visant l'élaboration d'un contrat entre les parties, une garantie de revenus, l'acceptation des charges portuaires, ou des investissements portuaires autres que la référence à des "besoins matériels" mentionnée ci-dessus.

Enfin, CCI Morlaix proposait un calendrier de réunions avec les responsables de certaines activités du port : la CCI Morlaix, l'officier de port à Roscoff, un pilote du port, un responsable d'une entreprise de manutention. Le courrier précisait que ces dispositions n'étaient valables que pour 1995 dans la mesure où un autre accord lie CCI Morlaix à la compagnie Brittany Ferries et contraint CCI Morlaix à attendre le 15 décembre 1995 pour prendre les décisions relatives aux affectations d'horaires pour 1996.

28. Sur la base de cette lettre, ICG a commencé le 17 décembre 1994 à prendre des réservations pour ses services depuis Roscoff pour la saison été suivante. Le 20 décembre 1994, ICG adressait un courrier à ses agents commerciaux en Europe afin de transmettre les horaires de ses services entre la France et l'Irlande pour 1995 et leur annoncer l'ouverture des services Roscoff-Rosslare et Roscoff-Cork. Le courrier ajoutait qu'un communiqué de presse leur serait envoyé sous quelques jours, mais qu'entre temps, il leur

était possible d'utiliser ces horaires pour les placer dans les brochures et qu'il était conseillé d'avertir les tour-opérateurs de ces nouveaux services. Il est, en effet, normal dans l'industrie de débuter avant Noël la commercialisation des services de transbordeur prévus pour la saison été suivante.

29. Le 20 décembre 1994, les responsables d'ICG ont de nouveau rencontré les responsables de CCI Morlaix à Roscoff. Au cours de cette réunion du 20 décembre 1994, CCI Morlaix a demandé si ICG continuerait d'utiliser le port of Roscoff en 1996, et si ICG était disposée à signer un contrat formel. ICG répondit que si les opérations en 1995 étaient satisfaisantes, il n'y aurait pas de raison de croire qu'ICG n'utilisera pas les services de Roscoff en 1996. ICG ajouta que la politique de la compagnie consistait à ne pas établir de contrat avec les ports, mais plutôt d'opérer sur la base d'un accord de confiance. ICG n'a d'ailleurs pas de contrats avec les ports du Havre ou de Cherbourg. A la fin de la réunion, il est apparu que les points encore ouverts concernaient les charges des services de manutention (ce qui ne concerne pas directement CCI Morlaix), les charges d'accès au port (le niveau des tarifs sont fixés par la loi, mais ICG espérait alors obtenir des remises) et des arrangements pratiques concernant les bureaux et divers matériels. CCI Morlaix n'a pas déclaré à la suite de la réunion que l'accord concernant l'année 1995 était remis en question.
30. Par courrier télecopié envoyé à CCI Morlaix le 22 décembre, ICG demandait la médiation de CCI Morlaix pour modérer les propositions des entreprises de manutention. ICG demandait aussi le bénéfice d'un rabais quantitatif concernant les charges portuaires proposées par CCI Morlaix, ICG les considérant inacceptablement élevées.
31. Le 3 janvier 1995, ICG portait à la connaissance de CCI Morlaix un projet de communiqué de presse annonçant l'offre des nouveaux services Irish Ferries entre Cork/Rosslare et Roscoff.
32. Le 4 janvier, CCI Morlaix répondait à ICG par un fax déclarant : "L'absence de contrat nous liant nous incline à penser que tout communiqué à la presse est prématuré, la position exprimée par votre directeur M. F. Carey dans les journaux rendant difficile la poursuite de nos discussions." L'article en question, publié dans "Le Marin" le 23 décembre 1994, interprétait les propos de M. F. Carey et laissait entendre que les opérations d'ICG seraient transférées à Brest dès que possible et qu'en conséquence Roscoff ne serait qu'un terminal provisoire pour sauver la saison d'ICG en 1995.
33. Le 9 janvier 1995, à la suite d'un entretien téléphonique avec ICG, CCI Morlaix ajoutait par télecopie que, suite aux déclarations à la presse des responsables d'ICG sur la poursuite de leur plainte concernant le port de Brest : le port de Roscoff ne pouvait "raisonnablement envisager des investissements destinés à assurer l'accueil d'ICG pour une trentaine d'escales en 1995" avec la menace de voir partir ICG vers Brest par la suite.
34. Dans un communiqué de presse daté du 10 janvier 1995, CCI Morlaix reconnaissait tenir des négociations avec ICG et être parvenu à un constat de disponibilité de créneaux horaires satisfaisants pour la saison été 1995. Mais, CCI Morlaix ajoutait : "la CCI de Morlaix s'est trouvée contrainte de gérer une situation de fait, et qu'on ne peut imputer à sa responsabilité. A aucun moment, elle n'a entamé de démarche ouvrant le port de Bloscon à une compagnie concurrente de la Brittany Ferries. Si Irish Ferries est aujourd'hui en recherche de port sur le Finistère, Brest, qui est allé la chercher, doit en assumer seule la responsabilité."

35. Le 23 janvier 1995, ICG envoyait un courrier télécopié à CCI Morlaix déplorant la couverture médiatique de leurs négociations. ICG appelait CCI Morlaix à annoncer publiquement la conclusion de l'accord intervenu sur les créneaux horaires. ICG faisait valoir que les brochures publicitaires et les horaires de ses services vers le port de Roscoff pour la saison été 1995 faisaient déjà l'objet d'une diffusion publique.
36. Par la suite, des échanges de courriers ont eu lieu entre les parties. En substance, CCI Morlaix ne se satisfait pas des négociations qui ont eu lieu avec ICG et ne reconnaît pas d'accord donnant à celle-ci l'accès au port de Roscoff pour la saison été 1995. ICG a alors déposé sa plainte et sa demande de mesures provisoires auprès de la Commission.
37. Le 8 février 1995, la Commission a demandé des informations à CCI Morlaix au sujet du contrat qui lie CCI Morlaix à Brittany Ferries. Le 15 février 1995, CCI Morlaix a adressé à la Commission une copie de la convention signée par CCI Morlaix et Brittany Ferries le 23 décembre 1993 pour une durée initiale de 6 ans. Cette convention a pour objet d'assurer une garantie de revenu pour la CCI Morlaix suite à ses investissements dans le port de Roscoff, en échange de certaines priorités accordées à Brittany Ferries dans l'usage des installations portuaires à Roscoff.
38. Un accord sur les prix proposé par CCI Morlaix en décembre 1994 a été matérialisé par ICG par un fax envoyé à CCI Morlaix le 15 février 1995.
39. La plainte de ICG fut transmise à CCI Morlaix le 9 février 1995. Le 23 février 1995, la Commission a adressé à CCI Morlaix une communication des griefs concernant l'imposition de mesures provisoires en vertu des dispositions de l'article 3 du règlement 17/62. Jusqu'à la date de l'envoi de la communication des griefs, la Commission n'a pas reçu de commentaires écrits de la part des représentants de CCI Morlaix.
40. Le 10 mars, les représentants de CCI Morlaix ont transmis à la Commission un mémoire en réponse à la communication des griefs. Les parties furent entendues au cours d'une audition le 14 mars 1995. Des commentaires écrits furent encore envoyés par les parties au cours du mois de mars.
41. La Commission a tenté d'amener les parties à reprendre leurs négociations au cours du mois d'avril 1995. Le 3 avril 1995, ICG a envoyé un courrier à CCI Morlaix dans lequel ICG proposait un engagement pluriannuel d'une durée de 3 ans.
42. Une rencontre entre les parties fut repoussée à plusieurs reprises puis, finalement, eut lieu à Roscoff le 21 avril 1995. Lors de la réunion, ICG a indiqué son accord pour la signature d'un contrat prévoyant l'usage du port de Roscoff pendant 5 ans accompagné par une garantie de revenu appropriée pour CCI Morlaix. CCI Morlaix a indiqué qu'elle préparerait un projet de contrat, si possible avant le 28 avril, mais qu'en raison de difficultés administratives, elle ne voyait pas comment il serait possible d'accorder aux services d'ICG un accès au port avant la fin du mois de juin ou la mi-juillet 1995. CCI Morlaix ajouta que le problème principal provenait les flux du trafic des voyageurs dans le port. Toute demande d'investissements dans le port est normalement soumise dès le mois d'octobre pour que ces investissements soient réalisés à temps pour la saison été suivante. CCI Morlaix en tant qu'autorité publique doit respecter certaines règles de procédure : le Conseil Portuaire a besoin de 15 jours pour se réunir, à cela s'ajoutent la consultation des élus de la CCI et la prise de décision par l'Assemblée et une demande aux autorités compétentes de la modification des règles concernant les flux du trafic dans le port. CCI Morlaix serait obligée de respecter toutes les procédures appropriées,

notamment eu égard au fait qu'ICG a choisi d'ouvrir un litige. CCI Morlaix a demandé un engagement selon lequel ICG n'informerait pas la Commission du progrès des négociations. ICG répondit qu'elle était obligée de tenir au courant la Commission. ICG était cependant d'avis qu'au cas où un accord serait conclu, ICG retirerait ses plaintes concernant l'affaire en cause et l'affaire du port de Brest. A la date de la présente décision, aucun accord n'a été conclu entre les parties. Le 28 avril, CCI Morlaix a transmis à ICG un projet de contrat qu'elle envisageait de conclure avec ICG, mais ce contrat ne proposait aucune date pour l'accès d'ICG.

#### **G. Les arguments essentiels des parties**

43. ICG fait valoir que CCI Morlaix détient une position dominante sur le marché de la fourniture de services portuaires, sur les routes reliant la Bretagne à l'Irlande et que CCI Morlaix abuse de cette position, en violation des dispositions prévues par l'article 86 du Traité, en refusant de négocier avec ICG les modalités d'un accès au port de Roscoff sur une base non discriminatoire.
44. ICG considère qu'en cas d'accord sur son accès au port de Roscoff, les nouvelles opérations d'ICG n'engendreraient aucun investissement de la part de la CCI Morlaix. Par ailleurs, ICG fait valoir que les négociations tardives engagées avec CCI Morlaix n'ont pas un caractère exceptionnel puisque ces négociations pour la saison été 1995 ont commencé sur des bases positives avant le mois de décembre 1994. ICG ne voit donc aucun élément justifiant le comportement de CCI Morlaix.
45. ICG considère enfin que CCI Morlaix a accepté le principe d'un accès en mettant à la disposition d'ICG des créneaux horaires et en négociant les charges des services portuaires. ICG fait donc valoir les éléments suivants :
  - CCI Morlaix avait pris en compte le caractère urgent des négociations pour ICG et qu'il est normal dans l'industrie du tourisme de publier des brochures publicitaires avant les fêtes de fin d'année pour la saison estivale suivante;
  - dans ces circonstances, le refus de négocier opposé par CCI Morlaix, le 4 janvier 1995, sans justification objective, est abusif;
  - l'impossibilité d'accéder à Roscoff causerait des dommages graves et irréparables concernant l'organisation des opérations de ses navires et son image commerciale, en particulier du fait des modifications de service imposées aux voyageurs ayant déjà pris des réservations.
46. CCI Morlaix fait valoir que les arguments d'ICG pour le bénéfice de mesures provisoires ne sont pas fondés. En premier lieu, CCI Morlaix ne reconnaît pas l'existence d'un marché de la fourniture de services portuaires en Bretagne séparé du marché correspondant en Normandie : les ports de Roscoff, Saint-Malo, Cherbourg et Le Havre accueillent, d'après CCI Morlaix, des services de transbordeurs concurrents vers l'Irlande. En prenant en compte ce marché plus large, CCI Morlaix ne détient pas de position dominante.
47. En second lieu, CCI Morlaix nie que l'on puisse lui reprocher un comportement abusif. ICG n'a pas répondu aux questions soulevées lors de la réunion du 20 décembre et a elle-même mis en question l'aboutissement des négociations par son refus d'accepter les

charges portuaires signifié le 22 décembre. D'après CCI-Morlaix, la responsabilité de la fin des négociations serait donc imputable au comportement non-coopératif d'ICG.

48. Enfin, concernant un éventuel dommage, CCI Morlaix constate qu'ICG est à l'origine du seul dommage irréparable qui la menacerait, la perte de réputation, du fait d'un comportement imprudent mis en évidence, entre autres, par le fait qu'ICG aurait débuté la commercialisation des services sans avoir d'accord final concernant l'accès à Roscoff. CCI Morlaix fait valoir que les autres dommages invoqués n'ont rien d'irréparables puisque l'existence même de la compagnie Irish Ferries n'est pas menacée.

## II. Appréciation Juridique

### A. Conditions nécessaires à l'adoption de mesures provisoires

49. Le pouvoir d'exiger qu'il soit mis fin à une infraction aux règles de concurrence, que confère à la Commission l'article 3 du règlement n°17, comprend celui "de prendre ... des dispositions conservatoires, dans la mesure où celles-ci pourraient paraître indispensables en vue d'éviter que l'exercice du droit de décision prévu par l'article 3 ne finisse par devenir inefficace, ou même illusoire, en raison de l'action de certaines entreprises" (Affaire No. 792/79 R, Camera Care c. Commission<sup>(3)</sup>).
50. Les conditions nécessaires à l'adoption de mesures provisoires sont les suivantes :
  - présomption d'infraction,
  - urgence, motivée par la nécessité d'éviter une situation de nature à causer un préjudice grave et irréparable à la partie qui demande lesdites mesures ou qui est intolérable pour l'intérêt général.
51. Les mesures prises par la Commission doivent être de caractère provisoire et conservatoire et rester limitées à ce qui est nécessaire dans la situation donnée. La Commission doit également prendre en considération les intérêts légitimes de l'entreprise qui fait l'objet des mesures provisoires. Celles-ci ne doivent pas aller au-delà du pouvoir qu'a la Commission d'ordonner, dans la décision finale, qu'il soit mis fin à une infraction.
52. La justification de mesures provisoires destinées à permettre à un nouveau concurrent d'accéder à un marché doit être plus forte que dans le cas de mesures destinées à préserver la position d'un concurrent déjà établi.

### B. Application de ces principes au cas d'espèce

#### (1) Fumus boni juris

##### (a) Article 86

53. En l'espèce, les deux premières questions qui se posent consistent à savoir (i) si CCI Morlaix occupe une position dominante sur une partie substantielle du marché commun, et (ii) si le comportement de CCI Morlaix constitue un abus. Dans le cas d'une demande de mesures provisoires, la Commission ne doit pas se prononcer de manière définitive sur ces deux points, mais elle doit décider s'il existe, en l'espèce, une présomption raisonnablement forte.

##### (b) Position dominante

---

<sup>(3)</sup>

Recueil 1980, p.119, p.131 (para. 18).

54. Pour répondre à la question de savoir si une entreprise est dominante, il est nécessaire en premier lieu, de définir le "marché de référence", c'est à dire les marchés géographiques et de services sur lesquels le pouvoir de marché de l'entreprise présumée dominante doit être apprécié. Dans cette affaire, pour les raisons exposées ci-dessus aux paragraphes 6 à 18, il s'agit du marché de la fourniture des services portuaires en Bretagne pour l'opération de services de transbordeur entre l'Irlande et la Bretagne.
55. Les ports de remplacement les plus proches de Roscoff sont Brest, Saint-Malo et Lorient. Les ports de Brest et Lorient ne disposent pas actuellement des infrastructures nécessaires pour accueillir un service de transport par transbordeur. Le port de St-Malo ne permet pas l'opération de grands transbordeurs tels que les navires du plaignant dans de bonnes conditions alors que le port de Roscoff dispose des installations indispensables. Par ailleurs, les temps de traversée depuis Cork ou Rosslare vers Lorient est si long que le port de Lorient n'est pas substituable au port de Roscoff pour les services de transport de passagers et de voitures par transbordeur.
56. Dans les circonstances actuelles, si ICG voulait instaurer un service de transbordeurs reliant l'Irlande et la Bretagne, ICG ne pourrait le faire sans allonger considérablement la durée de traversée, ou sans modifier les infrastructures d'un port existant, projet qui n'a pas été autorisé à Brest, ou sans construire elle-même un nouveau port, ce qui ne serait ni économiquement ni matériellement réaliste. Il faut donc considérer aujourd'hui que le port de Roscoff est le seul port disposant des installations portuaires permettant d'opérer des services de transbordeurs entre la Bretagne et l'Irlande dans des conditions acceptables, Lorient étant trop éloigné et saint-Malo n'offrant pas des conditions techniques satisfaisantes pour l'opération de grands transbordeurs.
57. C'est pourquoi CCI Morlaix, en sa capacité d'autorité portuaire, détient actuellement une position dominante sur le marché de la fourniture d'installations portuaires en Bretagne pour les services de transport de passagers et de voitures par transbordeur entre l'Irlande et la Bretagne.

**(c) Partie substantielle du marché commun**

58. Le marché des services portuaires ne peut être apprécié de manière isolée : si la demande des consommateurs pour les services de transport n'existe pas, il n'existerait pas non plus une demande des opérateurs de services de transbordeurs pour la fourniture de services portuaires. Le marché plus large des services de transport entre l'Irlande et la Bretagne doit donc être pris en considération. La fourniture de services portuaires en Bretagne est essentielle pour l'opération des services de transport maritime entre un Etat membre, l'Irlande, auquel s'ajoute une partie d'un autre Etat membre, l'Irlande du Nord, (au total environ 5 million d'habitants), et une région importante d'un autre Etat membre, la Bretagne (environ 3 millions d'habitants). Ces trois régions forment une partie substantielle du marché commun. La Bretagne constitue également pour l'Irlande un accès important vers le continent et le reste de la Communauté. Cet accès est actuellement utilisé par 25% des passagers des services de transbordeur entre l'Irlande et la France chaque année.

**(d) Abus de position dominante**

59. CCI Morlaix détient une position dominante pour la mise à disposition d'une installation essentielle (c'est à dire, des installations ou des équipements sans l'utilisation desquels les prestataires de services de transbordeur ne peuvent servir leur clientèle). Son refus, sans

raison objective, d'accorder l'accès à ces installations à une entreprise souhaitant concurrencer une entreprise active sur un marché en aval constitue un abus de sa position dominante, même abstraction faite de tout intérêt économique détenu par ICG dans la société BAI.

60. Cette conclusion n'est pas infirmée par le fait que le concurrent cherchant à obtenir l'accès aux installations essentielles est un nouveau venu sur le marché de référence. Dans l'affaire Hoffmann-La Roche<sup>(4)</sup>, la Cour déclare :

"... la notion d'exploitation abusive est une notion objective qui vise les comportements d'une entreprise en position dominante qui sont de nature à influencer la structure d'un marché où, à la suite précisément de la présence de l'entreprise en question, le degré de concurrence est déjà affaibli et qui ont pour effet de faire obstacle, par le recours à des moyens différents de ceux qui gouvernent une compétition normale des produits ou services sur la base des prestations des opérateurs économiques, au maintien du degré de concurrence existant encore sur le marché ou au développement de cette concurrence".

61. Un accord de principe sur l'accès d'ICG au port de Roscoff pour la saison été 1995 fut donné par CCI Morlaix dans son courrier du 16 décembre 1994. CCI Morlaix a fait valoir à plusieurs reprises, en particulier pendant la réunion du 20 décembre 1994, qu'elle désirait conserver la clientèle d'ICG au-delà de la saison 1995, mais, étant donnés les propos rassurants d'ICG concernant ses opérations pour 1996, CCI Morlaix n'a pas remis en cause pour cette raison son accord de principe avant l'envoi du fax du 4 janvier 1995 et de son courrier du 9 janvier 1995.
62. Par ailleurs, la lettre du 16 décembre indique clairement que les besoins matériels restant à préciser ne sont pas de nature à modifier la position de CCI Morlaix concernant son accord de principe à l'accès d'ICG. Morlaix a évoqué des investissements concernant les bureaux, le parking, la signalisation et les guichets, mais CCI Morlaix n'a pas apporté de précisions quant à l'importance et les difficultés que pourraient entraîner de telles charges. La Commission ne voit pas en quoi de tels investissements pourraient causer le refus d'accueillir un client nouveau apportant un revenu supplémentaire d'environ trois millions de francs en charges et taxes portuaires pendant la saison été 1995. Au cours de l'audition des parties, la Commission a demandé à CCI Morlaix la quantification des investissements qu'elle avait déclarés nécessaires pour satisfaire les besoins d'ICG. CCI Morlaix répondit qu'elle n'était pas en mesure de préciser une telle quantification puisqu'elle ignorait les besoins précis d'ICG en terme de niveaux de trafic, guichets, emplacements de parking, bureaux, etc. A la même question, ICG estima que les investissements adéquats atteignaient au total une somme comprise entre 100 000 et 200 000 FF. ICG estimait aussi que le revenu additionnel apporté à CCI Morlaix, du fait d'une augmentation de trafic dans le port de Roscoff, serait de l'ordre de 3 000 000 FF par an. Même dans l'impossibilité d'une estimation exacte des charges d'investissement, il n'a pas été démontré à la Commission que le montant de ces investissements pourrait justifier le refus de CCI Morlaix d'accepter un nouveau client générant la perception de charges et taxes portuaires supplémentaires atteignant plusieurs millions de Francs pour la saison été 1995. Il n'a jamais été question de travaux de construction importants dans le port de Roscoff pour accueillir ICG. Les investissements détaillés entre les parties dans le compte rendu de la réunion du 24 avril sont les suivants : i) bureau de vente (comptoir) et un

<sup>(4)</sup>

Affaire 85/76, Hoffmann La Roche c. Commission (1979) RCE 461, p.541 (para 91). Le soulignement est ajouté.

petit bureau disposant de lignes de téléphone (30 m2) et de fax, ii) cabine de contrôle des véhicules sur le parking d'embarcation (cabine portable), iii) enfin, d'après CCI Morlaix, réaménagement de l'organisation de la circulation dans le port.

63. Lorsqu'en décembre 1994, l'existence d'un accord entre CCI Morlaix et ICG concernant la disponibilité des créneaux horaires fut rapportée par la presse bretonne, CCI Morlaix déclara à son tour par un communiqué de presse que : "à aucun moment elle n'a entamé de démarche ouvrant le port de Roscoff-Bloscon à une compagnie concurrente de la Brittany Ferries. Si Irish Ferries est aujourd'hui en recherche de port sur le Finistère, Brest, qui est allé la chercher, doit en assumer seul la responsabilité".
64. CCI Morlaix, par ailleurs, informa ICG qu'elle ne pouvait envisager des investissements dans le port pour un client qui n'avait pas l'intention de rester plus d'un an, bien que aucun nouvel investissement significatif dans le port ne semble nécessaire pour accueillir ICG.
65. Depuis le mois de février 1995, ICG a accepté les conditions demandées par CCI notamment en ce qui concerne le paiement de l'intégralité des charges portuaires et, depuis le mois d'avril 1995, un engagement formel sur plusieurs années. En conséquence, les conditions posées par CCI Morlaix ont été satisfaites par ICG au début du mois d'avril 1995. Toutefois, CCI Morlaix a répondu en faisant valoir de nouvelles difficultés techniques (parking, signalisation, guichet) et procédurales qui y seraient liées.
66. Une entreprise en position dominante dont l'activité est l'offre de services doit avoir une raison valide pour refuser la fourniture de ses services à un client désireux de lui les acheter, en particulier lorsque l'entreprise en position dominante contrôle l'accès à une installation essentielle. La Commission estime que le comportement injustifié de CCI Morlaix, en particulier sa mauvaise volonté concernant la poursuite de la négociation et la faiblesse des arguments avancés à partir du 4 janvier 1995, constitue un refus de vente qui, vise à exercer son pouvoir d'autorité portuaire pour revenir sur l'accord de principe du 16 décembre sans justification valable. Ce comportement ne respecte pas les obligations incombant à une entreprise bénéficiant d'une position dominante concernant l'usage d'une installation essentielle.

**(d) Effets sur la concurrence relative au marché des services de transport**

67. Il convient de rappeler que le marché de la fourniture de services de transport par transbordeur entre la Bretagne et l'Irlande se caractérise par l'absence de services concurrents des services aujourd'hui offerts par BAI. En conséquence, si ICG ne peut accéder aux installations portuaires de Roscoff, l'effet sur la structure concurrentielle du marché des services de transport entre l'Irlande et la Bretagne sera le maintien d'un opérateur de transport unique, en l'espèce BAI.

**(f) Effets sur le commerce entre Etats membres**

68. Le refus d'accorder à ICG l'accès aux installations portuaires de Roscoff pour lui permettre de commencer à opérer un service de transbordeur, ainsi que les conséquences d'un tel comportement sur la concurrence dans le marché des services de transport maritime, aurait un effet direct sur les échanges entre l'Irlande et la France pour la raison que l'offre des services de transbordeur entre l'Irlande et la Bretagne serait limitée à une seule entreprise, en affectant les flux touristiques entre la Bretagne et l'Irlande. ICG ne pourrait pas vendre ses produits en Irlande et en Bretagne pour concurrencer les produits

offerts par BAI. Ceci aurait pour conséquence un effet sur les flux touristiques entre la Bretagne et l'Irlande, la concurrence étant susceptible d'améliorer l'efficacité et la qualité des services par transbordeurs et donc d'accroître la demande pour de tels services.

(e) Conclusion

69. Les éléments dont dispose actuellement la Commission démontrent à première vue que le comportement de CCI Morlaix constitue un abus de position dominante dans une partie substantielle du marché commun.

(2) Urgence à cause du risque d'un préjudice grave et irréparable

70. L'impossibilité d'accéder au port de Roscoff causerait un préjudice grave et irréparable à ICG en raison de la perte de sa réputation commerciale. En effet, ICG a déjà annoncé le début de ses nouveaux services depuis Roscoff, en raison de l'accord conclu par CCI Morlaix dans sa lettre du 16 décembre portant sur la disponibilité de créneaux horaires, et publié ses brochures d'information pour 1995. Il est normal pour l'industrie des services de voyage que des brochures d'information soient diffusées très en avance afin de permettre aux clients de planifier leurs vacances d'été. Une grande partie des voyageurs potentiels entre la Bretagne et l'Irlande se déplacent pour des vacances familiales et ont besoin, entre autres, de réserver à une date avancée leur logement et le transport. A la suite de la diffusion des brochures d'ICG, les agences de voyage ont pris des réservations pour les services annoncés à destination de Roscoff. Dès le 4 janvier, ICG avait enregistré environ 14 000 réservations pour ses services vers Roscoff. En conséquence, si ICG est forcée d'annuler ses services pour Roscoff (après avoir déjà annulé ses projets de services vers Brest), la réputation commerciale d'ICG vis à vis du public et de l'industrie des services de voyage en sera gravement affectée.
71. L'annulation des services d'ICG vers Roscoff entraînerait de sérieuses conséquences pour les passagers d'ICG qui devraient modifier leurs projets de voyage.
72. De plus, si ICG entend utiliser pour d'autres services, notamment vers les ports de Normandie, les navires qui étaient prévus pour les services vers Roscoff, il est probable qu'ICG devrait modifier les programmes de l'ensemble de ses opérations, en particulier ses services entre l'Irlande et la Normandie. ICG transporte annuellement plus de 300 000 personnes sur ses services reliant la Normandie à l'Irlande. Toute modification concernant les programmes des services d'ICG à destination de la Normandie engendrerait des inconvénients considérables pour les voyageurs tels que des modifications de réservations, des délais sur les horaires préalablement diffusés, en détériorant plus encore la réputation commerciale d'ICG.
73. Si ICG ne pouvait pas accéder à Roscoff, la couverture médiatique de l'affaire en Irlande et en Bretagne, s'ajoutant au mécontentement des voyageurs d'ICG, amplifierait gravement la détérioration de l'image de la compagnie à l'ensemble des clients potentiels. Une telle détérioration de la réputation d'ICG serait durable car le sérieux et la fiabilité des services d'une compagnie de transport maritime sont de première importance aux yeux des consommateurs.
74. Il n'appartient pas à la Commission de se prononcer sur le dédommagement pour les préjudices causés à la réputation commerciale de la compagnie qui résulteraient de l'impossibilité d'entrer sur le marché des services de transbordeurs reliant l'Irlande à la Bretagne. Aucune décision finale adoptée par la Commission à l'issue de l'instruction au

fond et concernant un abus de position dominante ne serait susceptible d'effacer les dommages subis par ICG au cours de la période pendant laquelle elle n'a pas eu accès aux installations du port de Roscoff.

### Causalité

75. La Commission s'est posée la question de savoir s'il convenait de considérer qu'ICG elle-même était la cause du dommage qu'elle encourt. La question se posant alors est de déterminer si ICG avait déjà subi un préjudice grave et irréparable causé par le comportement de CCI Morlaix et donc le droit de demander l'adoption de mesures provisoires dès le début du mois de janvier 1995 alors qu'ICG aurait pu se rendre compte que CCI Morlaix avait changé d'avis et n'était pas disposée à laisser l'usage du port de Roscoff à ICG.
76. Pour que les conditions conduisant à l'imposition de mesures provisoires soient satisfaites dans le cas d'espèce qui concerne l'accès d'un nouvel entrant, il s'agit de démontrer qu'ICG fut raisonnablement amenée à croire par CCI Morlaix qu'elle obtiendrait l'accès aux installations du port de Roscoff et qu'elle a dès lors agi en conséquence. ICG fait ainsi valoir que sa conduite était raisonnable et prudente parce qu'elle considérait qu'un accord de principe avait été conclu le 16 décembre 1994. Le 16 décembre 1994, en effet, CCI Morlaix confirmait à ICG l'accord intervenu sur les créneaux horaires quotidiens utilisables par ICG pour ses opérations dans le port de Roscoff du 27 mai au 17 septembre 1995, selon les termes suivants : "Après examen des différentes conditions d'exploitation portuaires et en raison de la présence à quai d'autres navires, nous vous donnons notre accord pour la mise en place de vos trafics sur Roscoff sur les bases suivantes : ...".
77. Puis, au cours de la réunion du 20 décembre 1994, CCI Morlaix a demandé si ICG continuerait d'utiliser le port of Roscoff en 1996. CCI Morlaix fut apparemment satisfaite des assurances données par ICG, et n'a pas conclu la réunion en déclarant que l'accord concernant l'année 1995 était conditionné à une promesse d'ICG concernant sa présence en 1996. A la fin de la réunion, il est apparu que les seuls points encore ouverts concernaient les charges des services de manutention (ce qui ne concerne pas directement CCI Morlaix), les charges d'accès au port (le niveau des tarifs sont fixés par la loi, mais ICG espérait obtenir des remises), des arrangements pratiques concernant les bureaux, le parking, la signalisation et les guichets (qui à cette date n'apparaissent pas susceptibles d'engendrer des difficultés). Toutefois, les charges portuaires officiellement publiées constituent le niveau maximal que CCI Morlaix peut demander. En conséquence, la question toujours ouverte, à savoir le montant des charges portuaires, relevait de la seule volonté d'ICG, puisque celle-ci pouvait à tout moment retirer sa demande de remise et accepter de payer l'intégralité des charges publiées par le port.
78. La réunion n'a donc pas remis en cause le principe de l'accès d'ICG pour 1995 établi par le courrier du 16 décembre. La Commission considère qu'à la suite de cette réunion et en particulier à la lumière du fax du 16 décembre, ICG a agi raisonnablement en croyant qu'un accord sur l'opération de ses services en 1995 avait été conclu et a agi raisonnablement en commercialisant ses services dès le 20 décembre.
79. Le 3 janvier 1995, ICG a envoyé à CCI Morlaix un projet de communiqué de presse annonçant, pour commenter, ses nouveaux services de Cork à Roscoff. ICG déclarait de plus qu'elle souhaitait diffuser le communiqué à la presse le 4 janvier.

80. Le 4 janvier, CCI Morlaix répondit par fax : "l'absence de contrat nous liant nous incline à penser que tout communiqué à la presse est prématuré, la position exprimée par votre directeur, M. F. Carey, dans les journaux rendant difficile la poursuite de nos discussions" et ajouta qu'une lettre suivrait. L'article en question, publié dans "Le Marin" le 23 décembre 1994, interprétait les propos de M. F. Carey et laissait entendre que les opérations d'ICG seraient transférées à Brest dès que possible et qu'en conséquence Roscoff ne serait qu'un terminal provisoire pour sauver la saison d'ICG en 1995. Cependant la lettre fut postée, au lieu d'être envoyée par fax et bien qu'ICG ait essayé de contacter CCI Morlaix, la lettre ne fut envoyée par fax que le 9 janvier.
81. A la date du 4 janvier, ICG avait accepté des réservations pour 13 822 passagers. La Commission considère qu'ICG avait déjà subi un préjudice grave et irréparable à cause du refus de CCI Morlaix d'autoriser son accès, puisqu'ICG fut conduite à raisonnablement considérer qu'elle obtiendrait l'accès à Roscoff, et a agi en conséquence.
82. Dans tous les cas, CCI Morlaix n'a pris aucune disposition pour clarifier sa position, et ICG n'a pas reçu sa lettre avant le 9 Janvier. Entre temps, ICG a continué d'accepter des réservations, et au 10 janvier 1995, ICG avait accepté des réservations pour 19 539 passagers.
83. Les compagnies maritimes ont besoin de commercialiser leurs services et d'accepter des réservations avant la période de Noël pour la saison été suivante. La Commission considère qu'en toute hypothèse, il était raisonnable et non pas imprudent qu'ICG continue la vente de ses billets à partir du 20 décembre et jusqu'au 4 janvier et qu'ICG a subi un préjudice suffisamment sérieux pour le bénéfice de mesures provisoires en cas de refus d'accès. Le fait qu'ICG continue la vente de billets après l'avertissement de CCI Morlaix dans son courrier du 4 janvier ne peut pas faire perdre à ICG son droit, déjà acquis, au bénéfice de mesures provisoires. Les démentis ultérieurs de CCI Morlaix sur l'existence d'un accord, ses critiques au sujet de "l'imprudence" d'ICG, et sa mauvaise volonté pour négocier ou pour avouer franchement qu'elle ne voulait pas négocier, ce que la Commission considère comme un refus de négocier, ne peut faire perdre à ICG son droit à des mesures provisoires acquis le 4 janvier. A la date du 4 janvier, et certainement le 10 janvier, ICG aurait subi une sérieuse perte de réputation et de crédibilité si elle avait été forcée d'informer 19,539 passagers d'une modification de leurs programmes de voyage, en entraînant des coûts et des inconvénients très substantiels.
84. Depuis le mois de février 1995, ICG a accepté les conditions demandées par CCI notamment en ce qui concerne le paiement de l'intégralité des charges portuaires et, depuis le mois d'avril 1995, un engagement formel sur plusieurs années. Cette dernière proposition répond donc à la question soulevée en décembre 1994 et janvier 1995 par CCI Morlaix concernant la durée de la présence d'ICG à Roscoff. CCI Morlaix a démontré sa mauvaise volonté en repoussant de façon constante la date de reprise des négociations utiles en arguant de difficultés techniques. Ainsi, CCI Morlaix n'a pas déclaré clairement son refus d'autoriser l'accès d'ICG à Roscoff en 1995, ce qui a amené ICG à croire que la reprise des négociations serait possible et qu'il était finalement inutile de suspendre la commercialisation de ses services. Le comportement de CCI Morlaix a dès lors amplifié le préjudice menaçant la réputation d'ICG. En laissant planer un doute sur sa bonne volonté lors des négociations, et en conduisant ICG à croire que la conclusion d'un accord était toujours possible, CCI Morlaix a rendu la situation plus difficile, et porte la responsabilité principale pour la situation actuelle. La proposition de contrat envoyée par CCI Morlaix le 28 avril 1995 ne comportant de date précise sur

l'accès d'ICG au port de Roscoff, la conclusion d'un tel contrat n'éliminerait pas le préjudice qui menace ICG.

85. Pour ces raisons, la Commission ne considère pas qu'ICG soit responsable du préjudice grave et irréparable dont elle est menacée. En conséquence, la Commission considère que, les autres conditions étant remplies, le préjudice menaçant ICG justifie l'imposition de mesures provisoires.

#### C. Proportionnalité et balance des intérêts

86. Une entreprise occupant une position dominante sur le marché de la fourniture d'une installation essentielle a l'obligation d'assurer l'accès à cette installation essentielle sur une base non-discriminatoire, dès qu'un refus éventuel a pour effet d'affecter substantiellement la concurrence. Le fait pour une telle entreprise de refuser la fourniture de ses services sans raison objective constitue un abus. En l'espèce, la Commission considère que CCI Morlaix fait preuve d'un comportement abusif en refusant de permettre à ICG l'opération de services depuis Roscoff : il est clair que les investissements matériels nécessaires pour l'accueil d'ICG se limitent à un montant modeste, sans commune mesure avec les revenus supplémentaires qu'apporterait ICG, d'autant plus qu'ICG a accepté les conditions posées par CCI Morlaix concernant le paiement des charges portuaires et un engagement sur plusieurs années.
87. Le doute sur la réalité des services d'ICG entre l'Irlande et Roscoff a aussi pour conséquence la restriction du choix des passagers. Les services de Brittany Ferries sont restreints à la liaison Cork-Roscoff alors que les services programmés par ICG proposent la liaison Rosslare-Roscoff. Pour les voyageurs, l'incertitude sur les services d'ICG restreint donc le choix de services de transbordeurs entre la Bretagne et l'Irlande aux seuls services offerts par Brittany Ferries et à la seule liaison Cork-Roscoff. Toute modification concernant les programmes des services d'ICG à destination de la Bretagne engendrerait, pour les 46 400 passagers ayant actuellement pris des réservations sur les services d'ICG entre les ports irlandais et Roscoff, des inconvénients considérables tels que des modifications de réservations, des délais sur les horaires préalablement diffusés et le détournement vers un autre port. De plus, des éventuelles modifications de services d'ICG entre l'Irlande et la Normandie entraîneraient des conséquences pour un nombre important des 300 000 voyageurs sur ces services.
88. Les mesures provisoires ne sont la cause d'aucun inconvénient substantiel pour CCI Morlaix puisque CCI Morlaix a déjà accepté de mettre à la disposition d'ICG les créneaux horaires et l'assistance technique nécessaires pour les nouveaux services qui augmenteraient les revenus du port de Roscoff. Les mesures provisoires respectent donc les obligations de proportionnalité et de balance des intérêts, y compris les intérêts des passagers.
89. Les opérations d'ICG dans le port de Roscoff pour l'embarquement et le débarquement de ses navires ne seraient pas substantiellement différentes des opérations de l'autre compagnie présente sur le port. En conséquence, Dans le périmètre portuaire, les opérations d'ICG et celles de l'autre utilisateur du port, Brittany Ferries, devraient se dérouler dans des conditions de sécurité équivalentes.

90. Compte tenu des procédures en cause et des travaux nécessaires pour que CCI Morlaix puisse assurer la sécurité sur le port, tout en démontrant la plus grande diligence, la Commission considère qu'un délai raisonnable mais fixe doit être imposé pour que les travaux soit réalisés de la façon la plus rapide possible afin de permettre l'accès d'ICG au port de Roscoff. En conséquence, ce délai est fixé au 10 juin 1995.

**D Les mesures provisoires envisagées**

91. En conséquence, la Commission devrait adopter une décision imposant à CCI Morlaix, en tant que mesures provisoires, de donner l'accès à ICG dans le port de Roscoff pour la période du 10 juin au 30 septembre 1995, sur la base des conditions définies dans le courrier du 16 décembre 1994 et des arrangements trouvés dans le cadre des discussions du 20 décembre 1994 ou tout autre base réunissant l'accord de CCI Morlaix et ICG. ICG peut être amenée à supporter les dépenses occasionnées pour la fourniture de tout matériel dont elle a besoin ou qu'elle souhaite faire construire ou installer, sans préjudice de la détermination de la responsabilité finale pour le paiement de ces dépenses. Concernant tous les autres aspects, l'accès doit être accordé sur une base raisonnable et non-discriminatoire. Dans le périmètre portuaire, les opérations d'ICG et celles de l'autre utilisateur du port, Brittany Ferries, devraient se dérouler dans des conditions de sécurité équivalentes. Compte tenu de l'urgence et de l'absence d'obstacles techniques importants, CCI Morlaix devrait accepter les conditions de l'accès d'ICG et mettre en place les modalités pratiques permettant l'accès des services d'ICG dès le 10 juin 1995.
92. En vertu des dispositions de l'Article 5 du Traité, les autorités françaises compétentes sont obligées de prendre toutes les mesures appropriées garantissant le respect des obligations résultant de la présente décision.

**A ARRETE LA PRESENTE DECISION:**

**Article premier**

Il est ordonné à la CCI Morlaix de permettre à ICG d'accéder aux installations portuaires de Roscoff pour la période du 10 juin au 30 septembre 1995, sur la base des conditions définies dans le courrier du 16 décembre 1994 et des arrangements trouvés dans le cadre des discussions du 20 décembre 1994 ou tout autre base réunissant l'accord de CCI Morlaix et ICG. ICG peut être amenée à supporter les dépenses occasionnées pour la fourniture de tout matériel dont elle a besoin ou qu'elle souhaite faire construire ou installer, sans préjudice de la détermination de la responsabilité finale pour le paiement de ces dépenses. Concernant tous les autres aspects, l'accès doit être accordé sur une base raisonnable et non-discriminatoire. Dans le périmètre portuaire, les opérations d'ICG et celles de l'autre utilisateur du port, Brittany Ferries, devraient se dérouler dans des conditions de sécurité équivalentes. Compte tenu de l'urgence et de l'absence d'obstacles techniques importants, CCI Morlaix devrait accepter les conditions de l'accès d'ICG et mettre en place les modalités pratiques permettant l'accès des services d'ICG dès le 10 juin 1995.

**Article 2**

Cette décision entrera en vigueur le jour de sa notification et sera valide jusqu'à minuit le 30 septembre 1995 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur de tout autre accord convenu entre les parties et notifié à la Commission par celles-ci, quelle que soit la date la plus proche.

**Article 3**

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Morlaix  
Aéroport - B.P. 6  
FRANCE - 29201 Morlaix Cedex

est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 1995

par la Commission

Karel VAN MIERT  
Membre de la Commission